Porsche 911 S Targa: perfecta restauración de fábrica

09/12/2020 De espectacular hallazgo en un granero a pieza de colección con una pátina tan buena que parece nuevo: el primer Porsche 911 S Targa entregado en Alemania está de nuevo en la carretera, luego de una exhaustiva restauración de fábrica que tardó más de tres años.

Su dueño, un coleccionista de larga trayectoria y entusiasta de Porsche, descubrió el automóvil en Estados Unidos. “El Targa permaneció allí durante casi 40 años en un garaje sin puertas, cubierto por una lona alquitranada de plástico. El propietario, en aquel entonces, parecía haberse olvidado del auto”, dijo Uwe Makrutzki, Director de Restauración de Fábrica de Porsche Classic en Porsche AG. “El 911 S Targa fue entregado a Hülpert, el concesionario de Porsche en Dortmund (Alemania), el 24 de enero de 1967. Esta restauración fue un proyecto especial para nosotros –después de todo, uno de los primeros modelos 911 Targa ha encontrado su camino de vuelta a Zuffenhausen–”.

El 911 S Targa antes de la restauración de fábrica

Como modelo con ventana blanda, este primer Targa tiene una ventana posterior plástica en lugar de la

ventana de cristal que está disponible desde 1967. Sólo 925 unidades con motor S, batalla corta y ventana blanda, fueron producidas por Porsche entre finales de 1966 y 1968. El inusual deportivo se encontraba en un estado deplorable. Después de servir de un auto de exhibición para el concesionario alemán de Porsche, fue vendido a un cliente en Estados Unidos en 1969. El 911 descapotable fue estacionado en el mencionado garaje de Long Beach (Estado de Nueva York) desde 1977 hasta finales de 2016. El lado positivo es que el auto se encontraba íntegro, lo cual era particularmente placentero en vista de sus muchos equipamientos opcionales, entre ellos el calentador auxiliar Webasto, el parabrisas tintado, el radio Blaupunkt Köln, los asientos de cuero, los faros antiniebla halógenos y el termómetro exterior.

Trabajo de la carrocería del 911 S Targa

La filosofía del departamento de Restauración de Fábrica de Porsche Classic es restaurar los vehículos para que se mantengan tan fieles al original como sea posible. La búsqueda de pequeñas piezas auténticas como abrazaderas de cable, arandelas de goma y bujías para el motor S de 2.0 litros resultó difícil. “Las réplicas de terceros proveedores son impensables para nosotros. Afortunadamente, tenemos acceso a nuestro 'cofre del tesoro' para casos como este”, dijo Makrutzki. Porsche Classic no sólo tiene acceso al almacén central con más de 60 000 diferentes repuestos originales: los especialistas de la empresa también tienen a su disposición los juegos de rectificación originales, los calibradores del bastidor, las fichas técnicas y los planos técnicos.

Cubierta para el techo del 911 S Targa hecha a la medida

El segundo gran desafío fue la cubierta de lona del techo del Targa. “El material de hoy tiene un grano diferente y es más robusto que el original. Pero a nuestro cliente no le gustó. Por esta razón, para este proyecto especial tuvimos que producir un material visualmente idéntico al original. A pesar de contar con décadas de experiencia, nuestros expertos tuvieron que trabajar gradualmente para lograr el acabado perfecto, es decir, la unión y la costura”, dijo Makrutzki. Esto tiene la ventaja de que una cubierta de techo Targa idéntica a la original, pero contemporánea, ya está en stock para el próximo modelo 911 Targa de ventana plástica.

Trabajo de pintura hecho al 911 S Targa

El cliente también tenía un deseo especial para el revestimiento utilizado para las piezas del chasís, los paneles del motor y el sistema de filtro de aire: en lugar del especial y robusto revestimiento en polvo que es utilizado normalmente hoy en día, se decidió por el original y, por lo tanto, eligió la aplicación de una pintura de dos componentes en negro –correspondiente a la condición del que fue entregado en 1967–.

El color exterior del 911 S Targa es Rojo Polo

Después de alrededor de 1000 horas de trabajo en la carrocería, el Targa 911 fue pintado a mano en el mismo color que tenía el día de su entrega hace más de 50 años –en Rojo Polo–. Debido a que el propietario no sólo pretende coleccionar el auto deportivo sino también conducirlo, decidió aplicar una película protectora de pintura con un ligero efecto mate. Esta tecnología no contiene adhesivo y por lo tanto puede ser removida sin dejar ningún residuo, incluso después de muchos años.

El 911 S Targa después de la restauración de fábrica

Pasaron más de tres años hasta que el primer 911 S Targa entregado en Alemania fue finalmente restaurado a un estado casi nuevo con el 'know-how' del fabricante –incluida la encantadora pátina–. El siguiente proyecto del propietario del Targa y apasionado coleccionista de Porsche ya está estacionado en el taller de Porsche Classic y espera su restauración –uno de los primeros 928–.

Acerca del Porsche 911 Targa

En 1965, en el Salón del Internacional del Automóvil de Fráncfort (IAA), Porsche presentó el 911 Targa como el primer 'cabriolet seguro' del mundo, con una barra antivuelco de unos 20 centímetros de ancho, techo desmontable y minicapota trasera con ventana de plástico. De esta forma, Porsche respondía de una forma típicamente pragmática a una discusión en Estados Unidos que calificaba a los cabriolets de peligrosos. A esto le siguió poco después una ventana trasera panorámica con cristal calefactor. El nombre de la nueva modalidad de convertible –Targa– hace referencia a la carrera de resistencia Targa Florio, en Sicilia (Italia), que Porsche ya había ganado cuatro veces. El costo adicional comparado con el Coupé era 1400 marcos alemanes.

El ya restaurado 911 S Targa tiene las siguientes especificaciones de catálogo:

	Porsche 911 S Targa	
Largo / Ancho / Alto	mm	4163 / 1610 / 1320
Distancia entre ejes	mm	2211
Peso del vehículo (DIN)	kg	1030
Motor	No. de cilindros Diseño	Seis cilindros Bóxer
Caja de cambios / Tracción	Cambio manual	5 marchas / Tracción trasera
Desplazamiento	cc	1991
Potencia	CV	160
a	rpm	6600
Par motor	Nm	179

a	rpm	5200
Grado de Compresión		9.8:1
Preparación de mezcla	2 carburadores de tres barriles de tiro descendente Weber 40 IDS 3C/3C1	
Consumo de combustible	km/l / km/g / mpg / l/100 km	9.8 / 37.1 / 23.1 / 10.2 (DIN)
Aceleración de 0-100 km/h	s	7.6
Velocidad máxima	km/h	225
Precio de entrada (1967)	Marcos alemanes	25 880

Acerca de la restauración de fábrica

Fabricado por Porsche, restaurado por Porsche: Porsche Classic otorga máximo ocho veces al año este sello de calidad único. Lo hace cuando un auto deportivo clásico que ha sido restaurado en fábrica sale del taller. Además, alrededor de 70 vehículos más pasan por las manos de los artesanos cada año para restauraciones parciales de componentes; entre ellos, el motor o la caja de cambios. Alrededor de 30 especialistas hacen mantenimiento, reparan y restauran aquí los vehículos de los clientes. Desde el modelo 356 hasta el Carrera GT. Todos los oficios de una fábrica artesanal están aquí representados, en un área de 1500 metros cuadrados: construcción de carrocerías, talleres de pintura, montaje de motores y cajas de cambios y una guarnicionería.

Antes de comenzar una restauración completo, los expertos hacen un estimado de los costos. Basándose en las fotos, los especialistas calculan el alcance aproximado del trabajo de restauración y el costo. Si esto se ajusta a las expectativas del cliente, el vehículo deportivo es inspeccionado en el taller de Porsche Classic, en donde es elaborado un análisis de costo detallado.

Los expertos desmantelan el vehículo para una restauración completa. El motor y la caja de cambios son completamente desmontados, limpiados e inspeccionados. Las partes desgastadas o defectuosas son reemplazadas o, si es posible, también reparadas y restauradas si así lo desea el cliente. Después de ser configurado nuevamente de acuerdo con las especificaciones originales de fábrica, el sistema de transmisión debe probar inicialmente su capacidad de rendimiento durante los ensayos en el banco de pruebas.

Los expertos proceden de manera similar con la carrocería. Después de la recuperación general de cualquier parte oxidada, todas las cavidades de la carrocería son abiertas –esto es una preparación necesaria para un efectivo baño de remoción de pintura–. Después de esto, los constructores de carrocería reparan o reemplazan todo el metal que ha envejecido. Cuanto más viejo es el vehículo, más extenso es el trabajo de adaptación que es necesario, incluso cuando son utilizadas piezas nuevas genuinas de la tienda local. Esto se debe a que ya había mucho trabajo artesanal en los autos cuando los primeros modelos salieron de la fábrica. El ensamblaje final de prueba de la carrocería completa es llevado a cabo con componentes no procesados para comprobar y ajustar las dimensiones y funciones

de los huecos. Esto asegura que las puertas y tapas cierren con exactitud.

Montaje de pintura completo a mano en el taller de pintura de la fábrica

Después de esta preparación, la carrocería pasa por la misma línea de revestimiento por inmersión catódica en el taller de pintura de la fábrica que los actuales vehículos nuevos de Zuffenhausen; algo que ningún otro fabricante de automóviles en el mundo ofrece. El recubrimiento por inmersión catódica garantiza una imprimación completa y altamente resistente hasta el último pliegue. Cuando esta preparación ha tenido lugar, la pintura completa se elabora a mano en el color original del vehículo. La pintura de prueba de un panel asegura que la mezcla de colores sea correcta.

La aplicación de cada capa de pintura va seguida de un largo período de secado de tres semanas. El último paso en una restauración completa es el trabajo en el interior. Después de esto, el auto clásico completamente restaurado debe probar sus cualidades durante extensas pruebas de conducción.

El cliente recibe la documentación detallada de todos los trabajos realizados en el taller de Porsche Classic en forma de libro con un amplio material gráfico. Esto también incluye una placa grabada que confirma la restauración original de fábrica por Porsche Classic y la segunda fecha de nacimiento junto con el número de chasis y la firma.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2020/historia/es-porsche-classic-factory-restoration-911-s-targa-1967-23156.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/959b813b-b2c7-45c0-9e60-cf78079145d5.zip

External Links
https://www.porsche.com/uk/accessoriesandservice/classic/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart